Bijlage 2 Beschrijving uitkomsten QuickScan reistijdverkorting

Aanleiding QuickScan reistijdverkorting

De Tweede Kamer heeft in juni 2014 het ministerie van Infrastructuur en Milieu middels een motie (zie bijlage 1) verzocht om samen met NS, ProRail en de provincies een QuickScan uit te voeren naar (kosten en baten van) maatregelen welke mogelijk zijn voor het substantieel verkorten van de reistijd naar de Randstad vanaf Groningen, Leeuwarden, Enschede, Nijmegen, Maastricht, Vlissingen en Den Helder (zie figuur 1 voor een weergave van de betreffende tracés). Aanleiding voor deze QuickScan is de constatering door de Tweede Kamer dat de afgelopen decennia de reistijden op de lange afstandsverbindingen niet substantieel zijn verbeterd. Bestuurders en politici hebben behoefte om voor de lange termijn inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor reistijdverkorting. De kosteneffectiviteit van maatregelen is daarbij een voornaam aandachtspunt.

In reactie hierop en naar aanleiding van overleg aan de OV- en Spoortafels eind 2014 met alle relevante partijen is over deze QuickScan aan de Tweede Kamer gemeld[1] dat IenM alle eerder gedane onderzoeken op dit terrein verzamelt en de conclusies vervolgens zal verifiëren tegen de huidige context en ontwikkelingen, om die vervolgens aan de OV- en Spoortafels voor te kunnen leggen. Dit proces is afgerond. Deze notitie bevat de uitkomsten van de QuickScan.



Figuur 1: overzicht van de in de motie genoemde tracés.

[1] Kamerbrief stand van zaken uitwerking LTSA en Landelijke OV- en Spoortafel op 2 oktober 2014, d.d. 10 oktober 2014.

Context QuickScan

De QuickScan richt zich op de reistijd van station naar station. In de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) staat het verbeteren van de deur tot deur reistijd centraal. Daar is de reis via het spoor van station naar station een onderdeel van. Het is daarom van belang om te beseffen dat de QuickScan slechts een van de mogelijkheden voor het verbeteren van de deur tot deur reistijd weergeeft, namelijk van de spoorse component (meer specifiek het Hoofdrailnet). Daarom moet deze QuickScan in het vervolg in samenhang worden bezien met andere maatregelen die de deur tot deurreis voor reizigers kunnen verbeteren. IenM beschouwt deze QuickScan dan ook als één van de analyses voor het verbeteren van de deur tot deurreis. Aan de OV en spoortafels is in het voorjaar 2015 een gezamenlijke vervolgaanpak voor de Quickscan voorgesteld.[2]

Resultaten QuickScan

Na de bureaustudie heeft IenM in de maanden november en december 2014 gesproken met de in de motie genoemde relevante decentrale overheden over mogelijke maatregelen die zij voor reistijdverkorting op het netvlies hebben. Tegelijkertijd is de uitwerking van de motie verder verkend met NS en ProRail. Uit deze gesprekken kwamen drie zaken naar voren:

a) **In de programmering tot 2028 zitten diverse projecten en programma's die zorgen voor een reistijdverkorting**: Middels de programma's en projecten die vanuit het Infrastructuurfonds tot 2028 in gang zijn gezet en tot afronding komen, is de reistijd van een aantal relevante tracés reeds verbeterd. De opening van de Hanzelijn is hiervan een belangrijk voorbeeld. Ook maatregelen die op korte termijn gerealiseerd worden, zullen bijdragen aan de reistijdverkorting, zoals OV SAAL en de boogaanpassing Hoogeveen.

b) **Maatregelen die niet uitvoerbaar zijn en/of niet bijdragen aan reistijdverkorting**: Er zijn niet-uitvoerbare maatregelen en daarnaast bepaalde maatregelen onder a) die de reistijd naar de uiteinden van het netwerk (conform motie) niet verbeteren maar ten behoeve van reistijdverbetering op andere delen van het netwerk wel noodzakelijk zijn.

c) **Integraal de kosten/baten van reistijdverkortende maatregelen bezien**: Uit de gesprekken over en na een trechtering van alle maatregelen die de decentrale overheden voorstellen voor reistijdverkorting naar de Randstad, is gebleken dat er een aantal opties overblijft per tracé voor reistijdverkorting. Een houtskoolschets van deze verdere reistijdverkortende maatregelen opstellen is mogelijk, maar inzicht bieden in de samenhang van reistijd met andere doelen van de LTSA vergt nadere studie. De samenhang tussen reistijd, robuustheid, rechtstreeksheid, frequentie en aansluitingen op het regionale OV is namelijk complex. Deze nadere studie in bredere context is voorwaardelijk om het mogelijk te maken om kosten en baten uit te werken. Dit wordt in een vervolgproces vormgegeven en in onderstaande paragraaf toegelicht.

[2] Zie de vergaderstukken OV en Spoortafels februari 2015: Resultaten onderzoeken "Bediening Spitsreiziger" en "Knooppunten".

Vervolg

Met behulp van de QuickScan is een aantal opties naar voren gekomen voor reistijdverkortende maatregelen op de in de motie genoemde tracés. In de LTSA is geconstateerd dat maatregelen altijd op *alle* doelen van de LTSA moeten worden bekeken. In deze QuickScan is slechts vanuit het doel reistijdverkorting gekeken. In een vervolg dienen de maatregelen in een bredere context van de doelen van de LTSA worden geduid, afgebakend en uitgewerkt. De maatregelen die geïnventariseerd zijn moeten dus worden betrokken bij trajecten waar deze integrale weging plaatsvindt. Om de geschetste reistijdverkortende maatregelen verder te onderzoeken is dan ook een aanvullende trechtering toegepast:

a) Vaststellen dat de sector, IenM en de regio's hier reeds mee aan de slag zijn in het kader van lopende programma's of projecten (lopend).
b) De maatregelen meenemen via de werkwijze zoals opgesteld naar aanleiding van de analyse Spitsreiziger en knopen (in gang te zetten op de middellange termijn tot 2028) en daarin prioriteren wat verder geanalyseerd gaat worden.
c) De overige maatregelen die betrekking hebben op de periode na 2028 of waarbij sprake is van netwerkeffecten mee te nemen als verdere analyses voor het vormgeven van het OV Toekomstbeeld (voor de lange termijn)[3].

Toelichting aanpak QuickScan

Om tot bovenstaande uitkomsten te komen heeft IenM:

I. Bureaustudie naar reistijdverkorting uitgevoerd.
II. Expertsessies gehouden naar reistijdverkortende maatregelen.

I. Bureaustudie: ontwikkelingen reistijdverkorting de afgelopen 45 jaar

Reistijdverkorting is de afgelopen concessieperiode[4] herhaaldelijk besproken en geagendeerd. Bij alle maatregelen die zijn behandeld en in gang zijn gezet is de kosteneffectiviteit een voortdurend aandachtspunt. Sinds de Kamerbrief "reistijdverbetering landsdelen" van 18 december 2006 is er veel gerealiseerd:

- Het blijkt dat de **reistijd** tussen de 7 stations (Leeuwarden, Groningen, Enschede, Nijmegen, Maastricht, Vlissingen, Den Helder) en de grote 5 stations in de Randstad (Amsterdam CS, Schiphol, Utrecht, Rotterdam en Den Haag) de afgelopen decennia gemiddeld genomen enkele minuten is afgenomen. Er zitten echter ook een aantal positieve en negatieve uitschieters bij.
- Er is voor gekozen de **frequentie** van treinen (zie onder meer PHS) blijvend te verhogen.

---

[3] Zie de vergaderstukken OV en Spoortafels februari 2015: "OV Toekomstbeeld: voorstel voor opdrachtverstrekking"

[4] Zie onder meer: Reistijdverbetering landsdelen, 18 december 2006, (2006–2007, 29 984, nr. 82) / Reistijdverbetering, 21 januari 2008, (2007–2008, 29 984, nr. 115) / Reactie notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» van de Christen-Unie, 22 december 2008, (2008–2009, 29 984, nr. 164) / Snelheidsverhogingen, 9 september 2009, (2008–2009, 29 984, nr. 200) / Nadere informatie over snelheidsverhoging op het spoor, 27 oktober 2010 (2010–2011, 29 984, nr. 236) / Eindrapport van het Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor, 16 februari 2012 (2011–2012, 32 707, nr. 9) / Verhoging maximum snelheid, 4 juli 2013, (2012–2013, 29 893, nr. 151) / Alternatief voor de Fyra, 27 september 2013, (2013–2014, 22 026, nr. 430) / Lange Termijn Spooragenda, 28 maart 2014, (2013–2014, 29 984, nr. 474) / Bijlage bij LTSA: "Beter en Meer" / Voorkeursbeslissing ERTMS, 11 april 2014, (2013-2014, 33 652, nr. 14) / Landelijk Verbeter programma Overwegen, 12 juni 2014, (2013–2014, 29 893, nr. 170) / Onderzoek NS en audits IC-materieel HSL-Zuid: instroomplanning en snelheid, 26 juni 2014, (2013–2014, 22 026, nr. 461)

- Het aantal **stations** is fors verhoogd. Er zijn sinds 1980 een groot aantal stations geopend (89), als ook gesloten (13) of overgegaan naar de Randstadrail (20). Daarnaast bestaat er een verdere ambitie in de landsdelen om nog eens 55 nieuwe stations te openen of IC-stops toe te voegen, zoals beschreven in de bijlage bij de Kamerbrief over de BO's MIRT van november 2014. Vaak leidt het toevoegen van externe stops tot een reistijdverlenging van enkele minuten (bijvoorbeeld bij stations Bleizo). Echter niet in alle gevallen leidt het toevoegen van een klein station een-op-een tot reistijdverlenging.
- Vanuit de behoefte om verstoringen en vertragingen tegen te gaan is de **robuustheid** verder verbeterd. Dit is een blijvend en belangrijk aandachtspunt wat onder meer tot uiting komt in het recente plan "Beter en Meer" van NS en ProRail. In een aantal gevallen leidt dit tot een reistijdverlenging bijvoorbeeld door het toevoegen van robuustheidminuten in de dienstregeling.
- De Voorkeursbeslissing **ERTMS** is een belangrijke mijlpaal omdat blijkt dat zowel de spoorsector, de decentrale overheden als de Tweede Kamer de introductie van ERTMS als een belangrijke voorwaarde hebben gedefinieerd om verdere reistijdverkorting te realiseren. De door de Commissie Kuiken genoemde en vereiste 'systeemsprong' wordt hierdoor mogelijk. Alleen ERTMS is echter niet genoeg om tot snelheidsverhoging te komen.
- NS heeft (mede in dat kader) nieuwe en **snellere treinen** besteld die de potentie die ERTMS zal bieden ook zullen kunnen gaan benutten. Deze zullen vanaf eind 2021 gaan rijden.[5]
- Inzicht geven in het spanningsveld tussen het realiseren van reistijdverkorting en andere doelen voor het spoor heeft in de **nieuwe concessie** een stevige verankering gekregen. In de beheer- en vervoerconcessie is reistijdverkorting een blijvend aandachtgebied. De adviezen die de Commissie Kuiken in 2012 uitbracht zijn opgevolgd en de NS zal inzicht gaan verschaffen hoe om wordt gegaan met het spanningsveld tussen reistijd en robuustheid in de dienstregeling.

II. Expertsessies

Afbakening en context van het begrip 'reistijdverkorting'

In de LTSA is het verbeteren van de deur tot deur reistijd één van de 11 onderliggende doelen. De reistijd is van belang en zeker een indicator van prestaties, maar als verbeteropgave hangt het samen met doelen als frequentie, robuustheid en capaciteit. De decentrale overheden die in het kader van deze QuickScan zijn geconsulteerd, geven aan dat met betrekking tot robuustheid, frequentie en ook rechtstreeksheid reizigers er op vooruit zijn gegaan. De focus van de QuickScan richt zich conform de motie Dik-Faber van 25 juni 2014 specifiek op reistijdverkorting van station tot station en laat daarmee deze facetten buiten beschouwing.

[5] Kamerbrief Onderzoek NS en audits IC-materieel HSL-Zuid: instroomplanning en snelheid, 26 juni 2014, (2013–2014, 22 026, nr. 461)

Om de QuickScan uit te kunnen voeren is in overleg met de sector en de betrokken decentrale overheden de volgende afbakening gekozen:

- **Maatregelen voor reistijdverkorting**: die maatregelen die er toe leiden dat een optimaal geïnformeerde reiziger (die zelf het tijdstip van vertrek op de genoemde stations kan kiezen) een kortere reistijd krijgt. Maatregelen die eerst en vooral de frequentie verhogen of de robuustheid vergroten vallen dus buiten de scope van de QuickScan.
- **Maatregelen die zich richten op reistijdverkorting tussen landsdelen**: die maatregelen die de reistijd tussen de genoemde stations en de stations in de Randstad verbeteren. Maatregelen die reistijdverkorting realiseren binnen een landsdeel voor wat betreft voor- en natransport vallen buiten de scope van de QuickScan. Het gaat dus om maatregelen op het Hoofdrailnet.
- **Maatregelen m.b.t. directe verbindingen tussen IC stations**: die maatregelen die effect hebben op de reistijd tussen de genoemde IC stations en de 5 grootste IC stations van de Randstad (Amsterdam CS, Schiphol, Utrecht CS, Rotterdam CS en Den Haag CS). Maatregelen die betere of snellere aansluitingen op regionaal spoor of NS Sprinters realiseren vallen buiten de scope.
- **Substantiële reistijdverkortende maatregelen:** maatregelen moeten (cumulatief) ten minste 5 minuten reistijd opleveren. Maatregelen die (tientallen) seconden opleveren vallen erbuiten.

Expertsessies met betrokken partijen
Uit gesprekken met de sector, de decentrale overheden en uit de correspondentie met de Tweede Kamer blijkt dat het verbeteren van deze ('technische') reistijd tussen stations in vijf type maatregelen kan worden ingedeeld.

I. **Nieuwe tracés** (bv.: de Hanzelijn is in gebruik genomen.)
II. **Aanpassen van bestaande infrastructuur** (o.a. het optimaliseren van wissels, perrons, bogen, elektrificatie etc.)
III. **Overslaan van stations** (o.a. het vervoersconcept van de IC Direct; tegelijkertijd zijn er nauwelijks IC-stops opgeheven maar wel toegevoegd)
IV. **Snellere treinpaden inleggen in dienstregeling**
V. **Verhogen rijsnelheid** (o.a. de Voorkeursbesluit ERTMS en bestellingen van sneller IC materieel door de NS.)

Deze categorieën zijn de leidraad geweest om met de decentrale overheden een eerste richtinggevende inventarisatie te maken van reistijdverkortende maatregelen in een aantal expertsessies. De bereidheid om over reistijdverkorting van gedachten te wisselen is groot gebleken. Tegelijkertijd geven alle betrokkenen aan dat in de lopende programma's en projecten al veel prioriteit aan reistijdverkorting wordt gegeven.

In de gesprekken zijn drie stappen afgesproken om de voorgestelde maatregelen te bekijken:



Stap 1: Een uitgebreide inventarisatie van mogelijk maatregelen a.d.h.v. de vijf hierboven genoemde types.

Het verzoek om een eerste inventarisatie te maken wat er op de lange termijn mogelijk beter kan, is in expertsessies met de decentrale overheden voortvarend ter hand genomen. Binnen de gekozen scope en context, en op basis van de bureaustudie en met behulp van de genoemde vijf categorieën maatregelen, is gekeken naar mogelijk maatregelen om de reistijden richting 2040 verder te verkorten. Circa honderd opties zijn de revue gepasseerd.

Al tijdens de gesprekken zijn veel maatregelen afgedaan als niet haalbaar of expliciet niet kosteneffectief. De belangrijkste criteria voor deze eerste schifting is of de maatregel al eerder nadrukkelijk onderzocht is en al duidelijk als niet kosteneffectief is bestempeld is, of voorlopig niet aan de orde kan zijn, of juist een zo kleine maatregel is dat dit in de regio verder wordt opgepakt. In bijlage 2c zijn alle maatregelen opgenomen die door de landsdelen zijn opgebracht.

Stap 2: Prioriteiten kiezen per landsdeel

De in de eerste schifting opgestelde lijst is door de landsdelen zelf verder geprioriteerd. Dat leverde onderstaande lijst met 17 maatregelen op. Het betreft maatregelen, waarvan het overgrote deel reeds belegd is, in voorbereiding is of onderdeel uitmaakt van lopende verbeterprogramma's. In bijlage 2c is een toelichting opgenomen per maatregel en zijn ze geclusterd op lijnspecifieke maatregel, generieke infrastructuurmaatregel en generieke dienstregelingmaatregel.

Deze maatregelen zijn nog <u>niet</u> door NS en ProRail op haalbaarheid, baten en kosten beoordeeld, als gevolg van de beperkte tijd die gekozen is voor het uitvoeren van de QuickScan.

Mocht dit wenselijk zijn, dan kan de regio dit alsnog door NS en ProRail laten uitvoeren opdat dit kan worden meegenomen in de vervolgstappen.

Tracé Nijmegen - Randstad

1. De robuustheidseisen aan het spoor tussen Utrecht en Arnhem naar beneden bijstellen.
2. De snelheid van de ICE verbeteren door diverse maatregelen.
3. Op alle stukken van het tracé 140 km/uur mogelijk maken door infrastructuur aanpassingen.

Tracé Groningen/Leeuwarden - Randstad

4. De maximumsnelheid op de Hanzelijn z.s.m. realiseren.
5. Zwolle-West verder verbeteren, conform eerdere studies.
6. De prestaties tussen Meppel en Zwolle verbeteren.
7. Onderzoek doen naar de impact van het overslaan van een aantal IC-stations.
8. Goederentreinen en sprinters die in de weg gaan zitten bij snelheidsverhogingen anders geleiden (inhaalsporen, bogen, mijden).

Tracé Enschede - Randstad

9. De IC-verbinding Enschede-Schiphol en de 'Berlijn'-trein via de Hanzelijn laten gaan in de dienstregeling.
10. De infrastructuur tussen Amersfoort en Enschede (maximaal) gereed maken voor 160 km/uur, zodat ERTMS optimaal benut kan worden.

Tracé Vlissingen - Randstad

11. De infrastructuur tussen Roosendaal en Rotterdam (zoveel als mogelijk) gereed maken voor 160 km/uur, zodat ERTMS optimaal benut kan worden.
12. 3kV tussen Roosendaal en Vlissingen introduceren om sneller te kunnen optrekken tussen de 8 Zeeuwse stops.
13. Robuustheidminuten in dienstregeling inzichtelijk maken en schrappen (inclusief het onderzoeken van mogelijkheden om een reservetrein op Vlissingen in te zetten).

Tracé Den Helder - Randstad

14. De winst van het besluit PHS Amsterdam inboeken (incl. gebruik wisselcomplex Overbrakerpolder), incl. TMS Transformatorweg en Aziëhavenweg-achteringang.
15. Structurele uitbuigingen in de dienstregeling zoveel mogelijk aanpakken.
16. Zoveel als mogelijk de infrastructuur aanpassen voor het verhogen van de rijsnelheid.

Tracé Maastricht - Randstad

17. Het introduceren van een 3 lagen systeem: bovenop reguliere IC's als mogelijk een verbinding Maastricht-Eindhoven-Utrecht toevoegen.

Uit de bureaustudie en de gesprekken blijkt opnieuw dat geïsoleerd uitwerken of onderzoeken van de genoemde maatregelen door geen van de betrokken partijen als effectief wordt gezien. Het advies in de LTSA dat maatregelen in samenhang moeten worden onderzocht, wordt in de gesprekken bevestigd.

Stap 3: Toedelen van de maatregelen bij onderzoeken die in het kader van de uitwerking van de LTSA worden geïnitieerd.

In de LTSA is geconstateerd dat maatregelen altijd op *alle* doelen moeten worden bekeken. In deze QuickScan is dat niet gebeurd. De maatregelen die geïnventariseerd zijn moeten dus worden betrokken bij trajecten waar deze integrale weging wel plaatsvindt. In ieder geval zullen de effecten op de vervoerwaarde, de kosten en de kosteneffectiviteit van diverse maatregelpakketten in beeld gebracht moeten worden.

Om de geschetste reistijdverkortende maatregelen verder te onderzoeken is dan ook een aanvullende trechtering toegepast. Bovenstaande maatregelen zijn ingedeeld in drie type vervolgstappen:

a) Vaststellen dat de sector, IenM en de regio's hier reeds mee aan de slag zijn in het kader van lopende programma's of projecten (lopend).
b) De maatregelen meenemen via de werkwijze zoals opgesteld naar aanleiding van de analyse Spitsreiziger en knopen (in gang te zetten op de middellange termijn tot 2028) en daarin prioriteren wat verder geanalyseerd gaat worden.
c) De overige maatregelen die betrekking hebben op de periode na 2028 of waarbij sprake is van netwerkeffecten mee te nemen als verdere analyses voor het vormgeven van het OV Toekomstbeeld (voor de lange termijn)[6].

a) De sector, IenM en de regio's zijn hier reeds mee aan de slag zijn in het kader van lopende programma's of projecten.

1. De snelheid van de ICE verbeteren door diverse maatregelen.
2. De winst van het besluit PHS Amsterdam inboeken[7].
3. 3KV tussen Roosendaal en Vlissingen.
4. De robuustheideisen aan het spoor tussen Utrecht en Arnhem naar beneden bijstellen.
5. Zoveel als mogelijk de infrastructuur aanpassen voor het verhogen van de rijsnelheid.
6. Op alle stukken van tracés 140 km/uur mogelijk maken door infrastructuur aanpassingen.
7. Structurele uitbuigingen in de dienstregeling zoveel mogelijk aanpakken.

b) Meegenomen in de verdere prioritering via de werkwijze zoals opgesteld naar aanleiding van de analyse Spitsreiziger en knopen

1. Zwolle West verder verbeteren, conform eerdere studies.
2. De prestaties tussen Meppel en Zwolle verbeteren.

---

[6] Zie de vergaderstukken OV en Spoortafels februari 2014: "OV Toekomstbeeld: voorstel voor opdrachtverstrekking"
[7] (incl. gebruik wisselcomplex Overbrakerpolder), incl. TMS Transformatorweg en Aziëhavenweg-achteringang.

c) Meegenomen in de verdere analyses voor het vormgeven van het OV Toekomstbeeld

1. Robuustheidminuten inleveren die nu in de dienstregelingen zitten om robuustheid en overstapmogelijkheden te garanderen.
2. Mogelijkheden om de maximum snelheid op de Hanzelijn te realiseren, zie punt 4.
3. Goederentreinen en sprinters die in de weg gaan zitten bij snelheidsverhogingen anders geleiden (inhaalsporen, bogen, mijden).
4. Aan het Intercity en Sprinterconcept een 3e vervoersconcept toevoegen, waarbij gekeken kan worden naar de impact van het overslaan van een aantal IC-stations.
5. Onderzoek doen naar de impact van het overslaan van een aantal IC-stations.
6. Zoveel mogelijk infrastructuur gereed maken voor 160 km/uur dat mogelijk wordt met de komst van ERTMS.
7. De IC-verbinding Enschede - Schiphol (en de 'Berlijn'-trein) via de Hanzelijn laten gaan in de dienstregeling.

Bijlage 2a: Motie Dik-Faber

Kamerstuk 29984, nr. 515 / VAO LTSA d.d. 25 juni 2014

De Kamer
gehoord de beraadslaging,
constaterende dat de reistijd over het spoor vanuit de landsdelen richting de Randstad de afgelopen 45 jaar niet of nauwelijks is verbeterd;
overwegende dat in de Lange Termijn Spooragenda de mogelijkheden voor snelheidsverhoging naar 160 km/u niet zijn onderzocht voor andere trajecten dan die reeds nu al hiervoor geschikt zijn en er ook niet is gekeken naar mogelijke verdere verhoging van de maximumsnelheid;
overwegende dat NS in antwoord op de aangenomen motie Dik-Faber/Van Tongeren (22 026, nr. 426) heeft uitgesproken dat er intercitymaterieel aangeschaft gaat worden dat tenminste 200 km/u kan rijden en volgens NS door de hogere klantwaarde een verantwoorde exploitatie van deze hogere snelheid op meerdere corridors mogelijk lijkt (22 026, nr. 430);
overwegende dat reistijdverbetering ook mogelijk is door maatregelen zoals invoer van ERTMS, verhoging van de bovenleidingspanning naar 3.000 volt en slimme be- en bijsturing;
verzoekt de regering, in samenwerking met NS, ProRail en de provincies een QuickScan te maken met kosten en baten van maatregelen welke mogelijk zijn voor het substantieel verkorten van de reistijd naar de Randstad vanaf Groningen, Leeuwarden, Enschede, Nijmegen, Maastricht, Vlissingen en Den Helder,
en gaat over tot de orde van de dag.

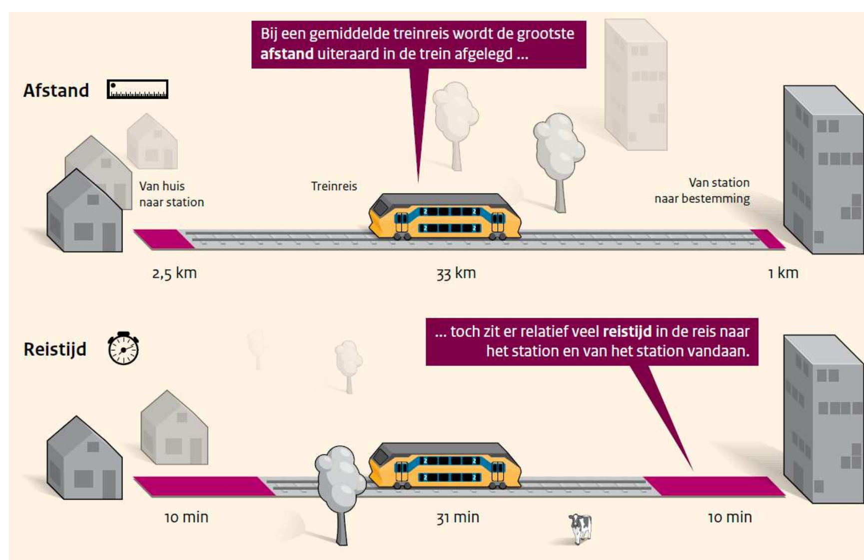
Dik-Faber

Bijlage 2b: Sturen op reistijdverkorting

De landelijke doelen voor het Openbaar Vervoer en Spoor zijn in 2014 vastgelegd in de Lange Termijn Spooragenda. Reistijdverkorting was één van de subdoelen. Het hoofddoel is "de kwaliteit van het spoor te verbeteren, zodat reizigers en verladers de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken." Het beteren van de deur-tot-deur reistijd is één van de onderliggende doelen.

Prestaties van het Openbaar Vervoer worden op een aantal manieren gemeten. Leidend daarvoor zijn de doelen die voor het OV zijn afgesproken. Reistijdverkorting maakt daar onderdeel vanuit. Het afgelopen decennium zijn de drie belangrijkste doelen geweest het verhogen van de robuustheid, frequentie en capaciteit. Dit is ook zo vastgelegd in de SVIR, de LTSA en de vervoer- en beheerconcessie.

In een recente publicatie van het **Planbureau voor Leefomgeving**[8] wordt een gemiddelde deur-tot-deur visueel weergegeven. Hieruit komt naar voren dat het voor- en natransport een relatief groot deel van de reistijd voor hun rekening nemen. Een focus op de reis van perron tot perron is te beperkt volgens de gestelde doelen voor het OV in Nederland. De Lange Termijn Spooragenda richt zich dan ook op het verbeteren van het gehele "Netwerk Nederland". Het bieden van goede, betrouwbare en frequente overstapmogelijkheden is door alle betrokken vervoerders, opdrachtgevende overheden en consumentenorganisaties als opdracht meegeven. Deze opdracht is een belangrijke opgave voor de OV en spoortafels waar hierover wordt gesproken.



[8] Bereikbaarheid verbeeld, Planbureau voor de Leefomgeving, Rapport, 14-10-2014

Bijlage 2c: Toelichting op de 17 geprioriteerde maatregelen

Deze 17 –voorlopig- geprioriteerde maatregelen bevestigen het beeld dat de betrokken overheden –in samenwerking met de sector- nu al voorbij 2028 willen kijken en zien dat voor de mobiliteitsopgaven richting 2040 het verder nastreven van reistijdverbetering van belang is. De uitdaging voor IenM en de brede OV en Spoorsector is nu deze denkrichtingen verder uit te werken en te bezien binnen het bredere palet aan vereiste verbeteringen en investeringen om de van deur tot deur reis te verbeteren.

Potentieel reistijdverkortende maatregelen	**Toelichting**
Regiospecifieke maatregelen	
Zwolle West verder verbeteren, conform eerdere studies.	Dit betreft het aanleggen van overloopwissels bij Hattemerbroek (waar de Hanzelijn en Veluwelijn splitsen). Overloopwissels maken het mogelijk dat sprinters en IC's gelijktijdig station Zwolle in- en uit- kunnen rijden. De reistijdwinst is dan dus in principe gelijk aan de opvolgtijd (2 à 3 minuten). Tot dusverre bleek deze winst niet te incasseren omdat het in Weesp niet meer paste, maar bij een nieuw structuurontwerp voor de dienstregeling kan dat misschien wel het geval zijn. Deze maatregel moet dus bij een volgende grote structurele wijziging worden overwogen. Er is bij het ontwerp van de Hanzelijn al rekening gehouden met de mogelijkheid dergelijke wissels in te passen.
De prestaties tussen Meppel en Zwolle verbeteren.	De suggestie in de workshop van november was met name om hier "Kort volgen" (blokverkorting) in te voeren. Los daarvan zou er ook nog een boogaanpassing/ snelheidsverhoging ten noorden van Herfte kunnen plaatsvinden.) Een dergelijke maatregel zou een uitkomst kunnen zijn van de Capaciteitsanalyse Zwolle-Leeuwarden (oplevering medio 2015).
De snelheid van de ICE verbeteren door diverse maatregelen.	– O.a. in het MIRT projectenboek 2015 is aangegeven dat het kabinet heeft besloten af te zien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand spoor. – Verbeteringen aan het bestaande traject zijn in uitvoering. In totaal is er voor dit traject €239 miljoen voor de uitvoering van verbeteringen tot 2020.
De IC-verbinding Enschede - Schiphol (en de 'Berlijn'-trein) via de Hanzelijn laten gaan in de dienstregeling.	– Op 17 november 2014 is de Kamer geïnformeerd over de elektrificatie van het enkelvoudige spoor tussen Zwolle en Wierden. – Conform het besluit van 8 december 2014 is de treinverbinding Zwolle-Enschede inmiddels

	gedecentraliseerd. – Een IC verbinding over dit spoor vraagt ten minste nadere afspraken over de samenloop op dit traject en gezien de beperkte capaciteit van enkel spoor ook om spoorverdubbeling.
De winst van het besluit PHS Amsterdam inboeken[9].	– Op 17 juni 2014 is het besluit PHS Amsterdam Centraal genomen. Daar maken deze maatregelen onderdeel van uit.
3KV tussen Roosendaal en Vlissingen.	– Dit wordt momenteel onderzocht i.h.k.v. "Beter en Meer".
De robuustheidseisen aan het spoor tussen Utrecht en Arnhem naar beneden bijstellen.	Zie maatregelen over robuustheideisen hieronder.
De maximumsnelheid op de Hanzelijn z.s.m. realiseren, bv door IC Direct door te trekken.	– In de recent getekende Vervoerconcessie die op 15 december 2014 naar de Kamer is verzonden, is opgenomen (zoals afgesproken in het onderhandelakkoord over de integratie van de HSL in de HRN) dat de NS een binnenlands bedieningspatroon over de HSL aanbiedt. – Op 13 december 2013 gaf de staatssecretaris tegelijkertijd in de Tweede Kamer aan dat de NS gaat over het type treinen dat zij inzetten en dat het Rijk die niet voorschrijft. Dit komt ook zo terug in de definitieve vervoerconcessie (Kamerstuk 29 984 nr. 573, vergaderjaar 2014-2015)
Generieke maatregelen	
Infrastructuur	
Zoveel mogelijk infrastructuur gereed maken voor 160 km/uur dat mogelijk wordt met de komst van ERTMS.	– In de Railmap 3.0 ERTMS is aangegeven dat op 7 trajecten in Nederland 160 km/uur nu al mogelijk is. Op de Hanzelijn en tussen Amsterdam en Utrecht is daar ook al ERTMS aangelegd. NS heeft uitgesproken de ambitie te hebben om zo snel als mogelijk op deze trajecten de bestelde treinen in te zetten. – In de Kamerbrief van 4 juli 2013 over rijsnelheid is daarnaast aangegeven: "De investeringen die nodig zijn om daarvoor nog ongeschikte baanvakken geschikt te maken voor 160 km/u zijn naar verwachting dusdanig hoog, dat deze niet in verhouding staan tot de baten."
Zoveel als mogelijk de infrastructuur aanpassen voor het verhogen van de rijsnelheid.	– Dit is een uitgangspunt bij aanpassingen van infrastructuur. – Uit de bijlage 16 'Baanvaksnelheden' (bij Net-

[9] (incl. gebruik wisselcomplex Overbrakerpolder), incl. TMS Transformatorweg en Aziëhavenweg-achteringang.

Op alle stukken van tracés 140 km/uur mogelijk maken door infrastructuur aanpassingen.	verklaring 2016 Gemengde net - versie 1.0 d.d. 12 december 2014) blijkt dat een relatief beperkt aantal tracés minder dan 125 km/ uur toelaten. Het merendeel van de infrastructuur laat snelheden tussen 125 en 139 km/ uur toe. – Dit wordt momenteel onderzocht i.h.k.v. "Beter en Meer".
Dienstregeling	
Structurele uitbuigingen in de dienstregeling zoveel mogelijk aanpakken.	– Een optimale verhouding tussen reistijd en robuustheideisen vinden, is een uitgangspunt bij het opstellen van dienstregelingen. – In de nieuwe vervoerconcessie zijn hier acties op aangekondigd – Dit is een afweging die ook wordt onderzicht i.h.k.v. "Beter en Meer"
Robuustheidminuten inleveren die nu in de dienstregelingen zitten om robuustheid en overstapmogelijkheden te garanderen.	
Aan het Intercity en Sprinterconcept een derde vorm toevoegen en uit te breiden: IC Direct treinen.	– NS gaat zelf over de wijze waarop het voldoet aan de bedieningsafspraken in de concessie. I.h.k.v. de Toekomstbeelden zal dit in overleg met alle betrokkenen verkend worden.
Goederentreinen en sprinters die in de weg gaan zitten bij snelheidsverhogingen anders geleiden (inhaalsporen, bogen, mijden).	– Dit moet i.h.k.v. de Toekomstbeelden onderzocht worden waar de uitkomsten uit het operationeel spoorgoederenconcept bij betrokken moeten worden.
Onderzoek doen naar de impact van het overslaan van een aantal IC-stations.	– NS gaat zelf over de wijze waarop het voldoet aan de bedieningsafspraken in de concessie. I.h.k.v. de Toekomstbeelden zal dit in overleg met alle betrokkenen verkend worden.